VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 245)
z dnia 5 czerwca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 245)

5 czerwca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem poseł **Bożenny Bukiewicz (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– Informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli funkcjonowania żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Adam Sudyk** naczelnik Wydziału Rybactwa w Departamencie Rybołówstwa Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Witold Sumisławski** prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Anna Czyżewska** zastępca dyrektora Departamentu Ochrony i Gospodarowania Wodami Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Dariusz Kamiński** ekspert w Departamencie Finansowania Infrastruktury Transportowej Banku Gospodarstwa Krajowego, **Maciej Gromek** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Jerzy Słomiński** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Tadeusz Zdanowicz** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Giżycku wraz ze współpracownikami, **Mariusz Przybylski** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, **Agnieszka Błażejak** kierownik Oddziału ds. Bezpieczeństwa Powodziowego i Melioracji Wodnych Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, **Joanna Przybyszewska** Pełnomocnik Zarządu Województwa Dolnośląskiego ds. Rzeki Odry, **Gabriela Tomik** pełnomocnik prezydenta miasta Kędzierzyn-Koźle do spraw rewitalizacji portu Koźle i żeglugi na Odrze, **Czesław Szarek** przewodniczący Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Polsce „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej", **Henryk Łepek** wiceprezes Zarządu Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, **Bogdan Balawender** prezes Zarządu Stowarzyszenia Marin Odrzańskich oraz **Edward Ossowski** prezes Żeglugi Bydgoskiej Sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Witam serdecznie wszystkich zebranych państwa na naszym posiedzeniu. Tematem dzisiejszego posiedzenia jest rozpatrzenie Informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Informację tą przedstawi przedstawiciel NIK, pan Tomasz Emiljan, dyrektor Departamentu Infrastruktury. Bardzo proszę pana dyrektora.

Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:

Dziękuję uprzejmie. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. NIK przedłożyła Wysokiemu Sejmowi informację o wynikach kontroli funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Kontrolą tą objęto lata 2011-2013 – I półrocze, a jej celem było dokonanie oceny działalności administracji publicznej w zakresie wykonywania ustawowych zadań związanych z rozwojem i funkcjonowaniem żeglugi śródlądowej.

Zły stan techniczny dróg wodnych sprawia, że polska żegluga śródlądowa traci na znaczeniu, systematycznie starzeje się flota armatorów. Sytuacji nie poprawia opieszałość urzędów odpowiedzialnych za tę gałąź transportu. Pomimo założeń przyjętych w dokumentach rządowych o wspieraniu żeglugi śródlądowej jest on marginalizowana, o czym świadczy m.in. znikomy udział sektora transportu w korzystaniu ze środków unijnych.

Mimo sprzyjających warunków naturalnych polska żegluga śródlądowa nie jest obszarem atrakcyjnym gospodarczo, a jej popularność od dziesięcioleci maleje.

Spadek znaczenia żeglugi śródlądowej wynika przede wszystkim z postępującej degradacji śródlądowych dróg wodnych, która sprawia, że inwestowanie w budowę floty staje się dla armatorów nieopłacalne. W konsekwencji większość taboru starzeje się, a eksploatowanie zdekapitalizowanego taboru generuje wysokie koszty i dodatkowo zmniejsza konkurencyjność tej gałęzi transportu. Aby przywrócić drogom wodnym ich właściwe parametry potrzeba ok. 14 mld zł. Tymczasem w 2012 r. wydatki na ten cel wyniosły zaledwie 160 mln zł. Stwierdzone przez NIK nieprawidłowości po stronie organów administracji publicznej potwierdzają, że sektor jest w naszym kraju spychany na margines. Zaznaczyć przy tym należy, iż mimo założeń przyjętych przez poszczególne rządy w dokumentach o wspieraniu żeglugi śródlądowej, faktycznie pogłębia się degradacja tej gałęzi transportu.

Przez dziesięciolecia sprawy żeglugi śródlądowej traktowane były marginalnie. Inaczej jest w innych krajach Unii Europejskiej, które promują żeglugę śródlądową. W okresie naszego członkostwa w UE udział przewozów towarowych żeglugą śródlądową w przewozach towarowych wszystkich gałęzi transportu zmniejszył się w Polsce z ok. 0,6% w 2005 r. do 0,3% w 2011 r., podczas gdy w pozostałych krajach UE udział ten zwiększył się średnio z 5,7% w 2005 r. do 6,2% w 2011 r. Dzieje się tak, ponieważ transport śródlądowy jest bardziej wydajny, przyjazny środowisku naturalnemu i mniej kosztuje. Np. 1 litr paliwa pozwala przemieścić na odległość 1 km 127 ton ładunku, podczas gdy koleją 97, a samochodem jedyne 50.

Jeżeli państwo pozwolą, to przedstawię krótko najważniejsze ustalenia kontroli dotyczącej infrastruktury śródlądowych dróg wodnych oraz kondycji żeglugi śródlądowej w naszym kraju. W toku kontroli stwierdzono, że aż 90% śródlądowych dróg wodnych w Polsce nie spełnia wymaganych prawem warunków użytkowania. Podstawową tego przyczyną były niewystarczające środki finansowe, które pokrywały zaledwie 30% potrzeb. Do najistotniejszych utrudnień żeglugowych należą zbyt małe głębokości torów wodnych, np. na skanalizowanym odcinku Odry w latach 2011-2012 obowiązującą głębokość tranzytową 1,8 m zapewniono przez okres nie dłuższy niż 90 dni w roku, a powinno to być co najmniej 240 dni. Poza tym żeglugę utrudniają niewłaściwe parametry mostów drogowych i kolejowych, a także awarie śluz, jazów oraz długotrwałe przerwy nawigacyjne spowodowane zalodzeniem, a następnie wysoką wodą. Tak więc zły stan techniczny dróg wodnych stwarzał utrudnienia dla ruchu uniemożliwiające armatorom transport towarów.

NIK zwracał uwagę, że zarówno Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, jak i minister właściwy do spraw transportu nie podejmowały działań zmierzających do zmiany rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych tak, by normy w nim określone odzwierciedlały stan faktyczny. NIK ustaliła również, że wiele z kontrolowanych budowli hydrotechnicznych było przestarzałych i zaniedbanych, np. na terenie działalności Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu stan techniczny 28 z 64 takich obiektów inspektorzy określili jako niedostateczny. W bardzo złej kondycji była zabudowa regulacyjna na Odrze poniżej stopnia wodnego Malczyce – 30 przybrzeżnych ostróg spowalniających nurt rzeki wymagało gruntownego remontu. Wyniki kontroli wykazały też, że niektóre RZGW nie przeprowadzały regularnych, wymaganych przepisami, kontroli obiektów hydrotechnicznych albo nie usuwały wykrytych podczas kontroli usterek. Główną przyczyną takiego stanu rzeczy był jednak deficyt środków finansowych. Ustalono również, że RZGW w większości nieterminowo realizowały inwestycje infrastrukturalne kluczowe dla żeglugi śródlądowej. Dotyczyło to przede wszystkim inwestycji w ramach Programu dla Odry 2006. W programie zakładano modernizację tej drogi wodnej w latach 2002-2016. Do 2013 r., pomimo upływu ok. 80% czasu przeznaczonego na realizację zadania, w ramach całego programu wykorzystano zaledwie połowę planowanych środków. Szczególnie duże opóźnienia, tj. ok. 11 lat, wystąpiły przy budowie stopnia wodnego Malczyce.

Wyniki kontroli wskazują też, iż utworzony przed wejściem Polski do UE Fundusz Żeglugi Śródlądowej nie spełniał ustawowego celu, jakim jest promocja żeglugi śródlą-

dowej. W okresie objętym kontrolą, jak i wcześniej, dostępne środki Funduszu wykorzystywane były w niewielkim stopniu. W 2011 r. wypłaty dla armatorów stanowiły zaledwie 2,9% środków Funduszu, a w 2009 r. jeszcze mniej, bo 0,6%. NIK zwróciła uwagę, że w 2012 r. koszty obsługi bankowej przedmiotowego Funduszu były wyższe od pomocy udzielonej armatorom. Na koniec 2012 r. niewykorzystane środki Funduszu wyniosły ok. 41 mln zł, co, zdaniem NIK, jest nieuzasadnione w sytuacji regresu żeglugi śródlądowej. Stwierdzono ponadto, że do czasu zakończenia kontroli w byłym Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i w KZGW nie opracowano wieloletniego programu określającego terminy i źródła finansowania zadań inwestycyjnych w obszarze żeglugi śródlądowej. Zdaniem NIK, jasno sformułowana i realizowana polityka państwa wspierania żeglugi śródlądowej ułatwi firmom tej branży planowanie przewozów, dokonywanie inwestycji na zakup nowej floty oraz zawieranie długotrwałych umów przewozowych.

W kontekście złego stanu technicznego śródlądowych dróg wodnych oraz regresu żeglugi śródlądowej istotnym ustaleniem jest fakt, że w latach 2004-2006 nie pozyskano żadnych unijnych środków pomocowych na rozwój śródlądowego transportu wodnego. W perspektywie finansowej 2007-2013 pozyskane na ten cel środki pomocowe z UE stanowiły zaledwie 0,4% całkowitej alokacji środków na projekty transportowe. W ocenie NIK, świadczy to o marginalnym traktowaniu żeglugi śródlądowej przez administrację rządową. W związku z tym NIK pozytywnie ocenia podejmowane przez ministra właściwego do spraw transportu we współpracy z prezesem KZGW działania na rzecz zwiększenia unijnego dofinansowania żeglugi śródlądowej w nowej perspektywie finansowej 2014-2020. Według tych działań, planowany udział omawianej gałęzi transportu stanowiłby 1,4% ogólnej kwoty pomocy na projekty transportowe, czyli dwa razy więcej niż w poprzedniej perspektywie finansowej.

Po zakończeniu czynności kontrolnych NIK skierowała do ministra właściwego do spraw transportu wnioski dotyczące m.in.: przyśpieszenia prac nad opracowaniem projektu wieloletniego programu inwestycji infrastrukturalnych śródlądowego transportu wodnego, podjęcia działań zmierzających do zapewnienia źródeł finansowania wybranych projektów infrastrukturalnych, inwestycji żeglugi śródlądowej oraz przyśpieszenia prac nad przygotowaniem projektu nowelizacji lub opracowania nowej ustawy o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i funduszu rezerwowym. Natomiast pod adresem prezesa KZGW NIK wnioskowała m.in. o: lepsze wykorzystanie środków przeznaczonych na finansowanie śródlądowych dróg wodnych, wzmocnienie nadzoru nad terminową realizacją inwestycji infrastrukturalnych żeglugi śródlądowej oraz usprawnienie w tym zakresie działalności RZGW oraz przyśpieszenie opracowania wieloletniego programu przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych. W opinii NIK, realizacja wniosków pokontrolnych adresowanych zarówno do ministra do spraw transportu, jak i prezesa KZGW powinna mieć pozytywny wpływ na poprawę warunków funkcjonowania żeglugi śródlądowej. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Proszę, kto ma pytania do pana dyrektora? Przepraszam, może przedtem stanowisko strony rządowej. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, panowie przewodniczący, szanowni państwo, w zasadzie na samym początku chciałbym ustosunkować się do kwestii, która pojawiła się w raporcie NIK, a która związana jest z próbą udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy rząd RP zamierza stworzyć plan inwestycji infrastrukturalnych dla transportu wodnego.

Otóż, proszę państwa, w Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) przewiduje się następujące działania, które podzielone są na etapy. Etap do 2020 r. obejmuje, po pierwsze, dokończenie realizacji zaktualizowanego planu pod nazwą Program dla Odry 2006, po drugie, przygotowanie i rozpoczęcie realizacji wieloletniego programu dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych pełniących funkcję transportową, po trzecie, podjęcie decyzji w sprawie budowy połączenia wodnego śródlądowego Dunaj-Odra-Łaba spełniającego

wymogi co najmniej IV klasy żeglowności, a także podjęcie decyzji w sprawie budowy Kanału Śląskiego jako konsekwencji Projektu Dunaj-Odra-Łaba. Wreszcie, podjęcie decyzji w sprawie przygotowania i realizacji programu włączenia odrzańskiej drogi wodnej do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Kolejna i ostatnia rzecz w tej perspektywie to rozpoczęcie zagospodarowania Dolnej Wisły, które jest bardzo pilne ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa stopnia wodnego we Włocławku. Natomiast drugi etap, do 2030 r., obejmuje trzy działania. Przede wszystkim jest to kontynuacja realizacji programu wieloletniego dotyczącego przywrócenia parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych pełniących funkcję transportową, po drugie, przystosowanie połączenie wodnego śródlądowego Odra-Wisła-Zalew Wiślany, czyli E70 do wymogów co najmniej III klasy żeglowności i wreszcie ewentualną realizację programu włączenia odrzańskiej drogi wodnej do TEN-T.

Chciałam zwrócić uwagę, że Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju realizuje projekty dotyczące poprawy stanu infrastruktury śródlądowych dróg wodnych w Polsce wykorzystując przede wszystkim środki pochodzące z UE z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. MIR stara się wspierać inwestycje na śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu transportowym, ponieważ ministerstwo odpowiedzialne jest za transport wodny śródlądowy, jego bezpieczeństwo, za inspekcje, szkolenia, czyli jest odpowiedzialne za żeglugę śródlądową. Podkreślam to.

Proszę państwa, wiele inwestycji na Odrze realizowanych jest w ramach Programu dla Odry ze środków budżetowych oraz w ramach POIiŚ na lata 2007-2013, to jest działanie 3.1 – Retencjonowanie wody i zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego. Natomiast dla najbliższej perspektywy przyjęto założenie przywrócenia drogom wodnym parametrów eksploatacyjnych według przypisanych im klas żeglowności w klasyfikacji europejskiej. W pracach przyjęto koncepcję przygotowania planów rozwoju na drogach wodnych Odry i Wisły. MIR planuje przeznaczyć efektywnie więcej środków z UE w ramach następnej perspektywy finansowej na lata 2014-2020 na współfinansowanie inwestycji na śródlądowych drogach wodnych. W tym celu w projekcie dokumentu implementacyjnego do strategii rozwoju transportu znajduje się lista projektów śródlądowych zgłoszonych przez KZGW.

Chciałam zaznaczyć, że, zgodnie z ustawą z 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej, za utrzymanie i modernizację śródlądowych dróg wodnych w Polsce odpowiada minister właściwy do spraw gospodarki wodnej, obecnie – minister środowiska, za pośrednictwem prezesa KZGW. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, pani minister. Bardzo proszę, kto chciałby zabrać głos, zadać pytanie? Bardzo proszę, pan poseł Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Pani minister, wrócę do Programu dla Odry 2006, który, w mojej ocenie, spełnił oczekiwania. W programie zapisanych było wiele zadań. W związku z tym, że jego żywotność skończona została w tym roku, a nie została przedłużona, moje pytanie brzmi czy resort przewiduje opracowanie programu dla Wisły i Odry na wzór Programu dla Odry 2006? Z tego, co wiem, to trwają prace nad utworzeniem zarządu gospodarki wodnej dorzecza Wisły i odrębnego – dla dorzecza Odry.

Miałbym pytanie do przedstawiciela NIK, żeby wskazał, kto nie wykorzystał 41 mln zł przeznaczonych na gospodarkę wodną, gdy każdy z nas poszukuje każdej złotówki, żeby poprawić bezpieczeństwo wodne? Wydaję mi się, że gdyby były środki, dokonano odpowiedniej analizy dróg wodnych i oczyszczenia ich z namułu, który tam się znajduje, sięgającego nawet półtora metra, to ile wody można by pomieścić w naszych rzekach. Natomiast ich spłycenie powoduje, że co jakiś czas mamy podtopienia, zalania, a tutaj okazuje się… Może przedstawiciel KZGW odpowiedziałby na pytanie, jak to się stało, że środki nie są wykorzystywane. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Następny zapisał się pan poseł Bogdan Rzońca. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Mam pytanie do przedstawiciela NIK. Po pierwsze, czy w raporcie, bo nie zdążyłem go przeczytać w całości, jest jakieś odniesie się do ceny Programu dla Odry 2006 i programu ochrony przed powodzią w dorzeczu górnej Wisły? Rząd wycofał się z obu programów, jest uchwała rządu w tej materii i czy państwo badaliście kwestię, jakie to będzie miało konsekwencje dla żeglugi śródlądowej? To jest pierwsze pytanie.

Drugie moje pytanie, być może, do pani minister, choć zdaje się, że bardziej właściwy byłby tutaj minister środowiska. Mianowicie, jaki jest stan przygotowania prawnego Polski do realizacji Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW)? Jeśli jest ktoś z Ministerstwa Środowiska, to może mi odpowie na to pytanie. Otóż nie tak dawno, kilka tygodni temu, zajmowaliśmy się w Sejmie kwestiami definicyjnymi dotyczącymi RDW. Odwrócenie się od programu dorzecza górnej Wisły oraz Programu dla Odry 2006 spowodowało, że rząd wpadł na genialny pomysł, aby zebrać 8 tys. inwestycji, które dotyczą także żeglugi śródlądowej, w ramach tzw. *master planów* i oceny *master planów*. Są tam przedziwne pomysły gmin, powiatów czy województw, również innych podmiotów, co do realizacji inwestycji mających wpływ i na żeglugę śródlądową, i na bezpieczeństwo wodne, i na zasoby wodne państwa polskiego. Prosiłbym o udzielenie odpowiedzi na pytanie, co z RDW, jaki jest stan prawny jej przyjęcia, co z oceną *master planów* i wniosków złożonych do *master planów*, czyli 8 tys. zgłoszonych inwestycji?

To jest dla mnie co najmniej dziwne, że pewne inwestycje były na bardzo dobrym etapie przygotowania i okazuje się, że odstępuje się od nich i zbiera nowe inwestycje, które od początku będą oceniane. A przez kogo? Czy minister infrastruktury i rozwoju będzie miał na to jakiś wpływ, czy tylko i wyłącznie minister środowiska? Wiadomo, że trwa rywalizacja o to, które inwestycje będą realizowane i w których częściach Polski, pieniędzy będzie jak zwykle za mało, a znaczna część prac planistycznych, badawczych i geologicznych generalnie została już wykonana pod inwestycje Programu dla Odry 2006 i programu dorzecza górnej Wisły. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję, panie pośle. Pan poseł Jerzy Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pani minister. Naszym zadaniem jest dyskusja na temat raportu NIK. Zaczyna się on od stwierdzeń, które rzadko kiedy występują w raportach NIK w ogólnej ocenie kontrolowanej działalności. Najczęściej jest tak, że NIK ocenia w sposób pozytywny z zastrzeżeniami, rzadko kiedy negatywny. Tutaj NIK w ogóle wyszła poza skalę swoich ocen w negatywnym sensie. Dlatego, że nie stosuje się tego typu opisowych ocen, ale myślę, że wynika to z faktu, iż jest tak źle i rzeczywiście opisowa ocena jest po prostu potrzebna, aby pokazać problem w całej prawdzie. Szanowni państwo, można by tutaj odnosić się w zasadzie do każdego rozdziału i zadawać pytania, ale myślę, że trzeba skoncentrować się na kilku najważniejszych sprawach. Część z tych pytań na pewno zadadzą ci, którzy będą po mnie występowali.

Pierwsza rzecz, która wynikała też chociażby z wystąpienia pana posła Bogdana Rzońcy, to jest narastający konflikt pomiędzy dwoma dysponentami. Między MIiR, które, jak pani minister podkreśliła, odpowiada za żeglugę i sprawy związane z transportem – to prawda. Z drugiej strony, MŚ, które odpowiada za drogi wodne dające możliwość prowadzenia transportu. Chciałem panią minister zapytać, jakie jest pani zdanie, kto ostatecznie powinien zawiadywać żeglugą i całą strukturą, która służy do żeglugi śródlądowej? To jest kluczowe pytanie, kluczowy problem, który musi znaleźć swoje rozwiązanie, bo być może jednym z powodów fatalnego stanu żeglugi śródlądowej jest właśnie to, że rozdzielono funkcje i nie ma jednego gospodarza. Jedna instytucja ogląda się na drugą, trudno to skoordynować, trudno tutaj znaleźć wspólne stanowisko. Takie są fakty, myślę, że tak mówiąc nie nadużywam ich.

Druga sprawa – pani minister wymieniła pewne działania, które mają być podejmowane w najbliższym czasie. Jednocześnie nie mówiła pani o terminach, co jest niezmiernie istotne – co i kiedy, w jakim terminie zostanie zrealizowane? Być może to wszystko

jest gdzieś zapisane, ale dzisiaj nie padło. Jeżeli plan ma być realny, to musi obejmować kilka cech. Oprócz merytorycznej, co chce się zrobić, musi być jeszcze cecha harmonogramu, czyli do kiedy, musi być cecha finansowa, czyli za jakie pieniądze i wreszcie cecha, która pozwoli nam na końcu ocenić czy osiągnęliśmy zakładane cele, a więc trzeba wyznaczyć cele, np. jaki ma być procent przewozu towarów przez żeglugę śródlądową. Powiedzmy, że 30 lat temu było to ok. 1%. Pytanie, czy chcemy do tego znowu dojść, czy może mamy ambitniejsze cele? Wreszcie, jakie główne szlaki komunikacyjne – północ-południe czy wschód-zachód – mają być wyznaczone i wspomagane przez transport śródlądowy? Myślę, że to są główne pytania, które chciałem zadać na początku tej debaty, bardzo proszę o odpowiedź.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę jeszcze o zadanie pytań pana wiceprzewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Jaki mamy stan? Naturalnie nie mamy jeszcze podsumowanego przez NIK 2013 r., ale w 2012 r. przewieziono transportem śródlądowym 4600 tys. ton ładunku, tj. 0,25% ogółu ładunków. Biorąc pod uwagę tendencję można powiedzieć, że powstają plany, jak ma to wyglądać w przyszłości, bo zarówno Polityka Transportowa Państwa 2006-2025 oraz Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) ma rozdziały poświecone rozwojowi i wzrostowi znaczenia żeglugi śródlądowej, ale fakty są bezsporne. Tworząc dokumenty, jednocześnie realizowana jest decyzja w sprawie wycofania się z transpotu wodnego śródlądowego. Te 0,25% towarów przewożonych ogółem nie znaczy już właściwie nic w sprawie funkcjonowania gospodarki, czyli tak naprawdę jesteśmy w sytuacji wycofania się państwa polskiego z wykorzystywania obu rzek w transporcie wodnym mimo, że programy zakładają co innego. Jednocześnie utrzymujemy znaczącą administrację wodną w postaci zarządu gospodarki wodnej oraz urzędów żeglugi śródlądowej.

Tak naprawdę nawet wnioski pokontrolne NIK są bardzo ogólnikowe. Właściwie nierealizowane są zadania, które rząd sam na siebie przyjmuje i potem nic nie robi w ich dziedzinie. W ostatecznym podsumowaniu w części wytłuszczonej NIK stwierdza, że dobrze by było coś jeszcze opracować, aby rozszerzyć zakres wspierania itd., ale jeżeli w innych działach są tego typu zaniedbania, to są zalecenia, są wnioski o wskazanie dróg wyjścia, a często i dalej idące. Tutaj właściwie NIK także przyjęła do wiadomości, że żeglugi śródlądowej nie ma. Tym bardziej, że nawet jeżeli na promocję żeglugi w 2012 r. wydano 0,6%, a leży tam do dyspozycji kilkadziesiąt milionów złotych to wiadomo, że nie ma co promować. Jeżeli dokładnie 10% dróg wodnych spełnia parametry norm z przepisów wydanych przez ministerstwo, które to nadzoruje, a z drugiej strony, jest trochę płaczu, że flota jest nieodnawiana, to kto będzie w takiej sytuacji odnawiał flotę, gdy nie widać żadnej perspektywy na rozwój tego środka transportu? Nie obniża się też w przepisach parametrów, a więc, z jednej strony, utrzymuje się je bardzo wysokie, a z drugiej strony, nadal prowadzony jest transport. W tej sytuacji tak naprawdę żaden ubezpieczyciel nie powinien nic ubezpieczyć, taka jest brutalna prawda.

Patrząc na to dalej, trzeba kiedyś poinformować o decyzji, bo albo się rzeczywiście coś robi, albo się od tego odchodzi. W pewnym sensie oszukuje się środowisko pracownicze programami, że może coś z tego być, a fakty są całkowicie inne. Wskazują one na to, że nic nie będzie. Na dzień dzisiejszy, patrząc na wnioski z kontroli, na dołączone pisma i stanowisko rządu dotyczące kontroli, możemy odczytać między wierszami, że tak naprawdę nic z tego nie będzie. Trzeba zadać pytanie, dlaczego i kto odpowiada za to, że to jest tylko 4,6 przy takich nakładach, które w niczym nie uzasadniają tych relacji i skutków? Odpowiedź musi mieć miejsce.

Druga rzecz jest taka, że jedno wiąże się z drugim. Ochrona przeciwpowodziowa w każdej dziedzinie wiąże się ze skutecznością wykorzystywania rzek do transportu wodnego. Bez zrealizowania programów, w których mówimy także o udrożnieniu rzek dla transportu wodnego, to one nie będą również spełniały norm w zakresie ochrony przeciwpowodziowej. Te dwie rzeczy wiążą się ze sobą. To znaczy, iż raport wskazuje,

że nawet ostatnie publiczne zapowiedzi z udziałem premiera, iż w tej dziedzinie jest lepiej i będzie jeszcze lepiej to jest po prostu nieprawda. W pewnym sensie poprzez media jesteśmy w tym zakresie wszyscy oszukiwani. Pytanie, dlaczego tak jest i skąd to się bierze? Bo wszystkie programy zakładają i wskazują, że pewne środki będą wykorzystywane, przyjęte są w planach budżetowych, przygotowany jest pewien preliminarz i potem właściwie nic się nie dzieje. W niektórych dziedzinach pojawiają się zarzuty, które sięgają niegospodarności.

Trzeba się odnieść także do stanowiska przewodniczącego Zarządu Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych w Opolu, skierowanego do prezesa NIK. Jest parę rzeczy szczególnych. Kto powinien ponieść odpowiedzialność za remontowanie istniejących urządzeń śluz na Odrze do klasy III za pieniądze z kredytów, a nie za dopłaty bezzwrotne z UE, gdy na budowanym kanale Sekwana-Skalda Francja-Belgia dopłaty z Unii wynoszą 80%+10%, czyli 90%? Tymczasem u nas tego typu rzeczy finansuje się z kredytów i nie sięga się do środków UE. Na takie pytania powinna mieć miejsce odpowiedź. Stowarzyszenie informuje, że od ponad 10 lat na ich różnego typu stanowiska zareagował tylko Konwent Marszałków, który domagał się od rządu w 2012 r. niezwłocznej decyzji w sprawie przystąpienia Polski do umowy z AGN.

Jeszcze jedna rzecz jest istotna. Otóż w piśmie przewodniczący podkreśla, że zgłoszone zostały przez Stowarzyszenie bardzo istotne uwagi do projektu zbiornika Racibórz Dolny i mimo wszystko zbiornik i śluzy realizowane są w sposób całkowicie błędny. Tutaj rozpaczliwie prosi pana prezesa o skuteczną pomoc swoim oddziaływaniem na kreatywne decyzje władz RP, niezbędne już dziś bardzo licznym podmiotom gospodarczym, zdecydowanie uzależnionym od nowoczesnego, efektywnego transportu żeglugowego i zwiększenia bezpieczeństwa powodziowego polskiego społeczeństwa. To stanowisko inżynierów i techników wodnych i melioracyjnych pokrywa się z ogólnym poglądem, że bez inwestycji w dostosowanie naszych rzek do efektywnego transportu żeglugowego nie zwiększy się bezpieczeństwa powodziowego w Polsce. Wydaje się, że wymaga to głębszych analiz i jeszcze głębszej dyskusji, bo nie mamy dzisiaj na to czasu.

Szanowni państwo, należy też zauważyć, że przygotowywana przez rząd nowelizacja ustawy – Prawo wodne, która miała de facto zgodnie z przepisami UE umożliwić bardziej kreatywne i szybsze wykonywanie zadań, spotyka się z w pełni negatywną opinią Związku Polskich Armatorów Śródlądowych. Wymaga to osobnej dyskusji, ale wskazuje na jedno, że gdzieś całkowicie rozeszły się drogi. Nawet przy przygotowywaniu założeń do ustawy całkowicie nie uwzględniono racji tych, którzy korzystają z dróg wodnych. Gdyby założenia do ustawy były tak przygotowane, to trudno sobie wyobrazić, że byłaby tak jednoznacznie negatywna opinia, bo na ogół do ustaw zgłasza się uwagi i wnioski o uwzględnienie czegokolwiek, ale sytuacja zdecydowanie negatywnej opinii do całego projektu, który się przygotowuje, to już jest rzecz, która wymaga zastanowienia. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, moi przedmówcy poruszyli już parę spraw, mam trochę dodatkowych pytań. Mianowicie pierwsza kwestia – dlaczego jest tak, że ekologiczne środki transportu mają taką niską wykonalność i wdrażanie? Jeśli porównamy sobie z priorytetem dotyczącym kolei, gdzie jest 30% wydania kwot z POIiŚ, to kolejny ekologiczny środek transportu, jakim jest żegluga śródlądowa, też jest kompletną porażką. Pani minister, dane podawane przez NIK są po prostu zatrważające. Jeżeli Program dla Odry 2006 jest wykonany w zaledwie 52%, to jest to rzecz po prostu katastrofalna. Mam również pewne doświadczenia z pracy w Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa i co roku rozpatrując plan finansowy chociażby KZGW widzimy, że inwestycje w dziedzinie gospodarki wodnej czy plany finansowania państwowych zadań są na poziomie 15-20% oczekiwanych kwot. Jak siedem lat pracowałam w Komisji Ochrony Środowiska, to takie dane pojawiają się z roku na rok, czyli jest to trwale niedoinwestowana dziedzina działalności państwa. To jest pierwsza sprawa.

Teraz kolejna – dlaczego rząd nie dopracował się jakiejś sensownej strategii w zakresie gospodarki wodnej? Przypomnę, że nie dalej niż trzy lata temu, pod koniec ubiegłej kadencji, całe środowisko związane z gospodarką wodną było zbulwersowane nieprzemyślaną zmianą, która miała kompletnie przenicować strukturę zarządzania gospodarką wodną. To była co najmniej półroczna zawierucha; pracowałam w tej podkomisji i byłam jednym z wnioskodawców wyrzucenia tej części projektu ustawy, która dotyczyła przegrupowania sposobu zarządzania gospodarką wodną. Proszę państwa, nie czarujmy się, jeżeli pojawia się taka niewczesna, nieprzemyślana inicjatywa, to w całej tej sferze jest po prostu pół roku zamętu. Jak oni mają pracować, normalnie wykonywać swoje obowiązki, jak nie wiedzą, czy za miesiąc będą jeszcze istnieć? Nie wierzę, żeby taka zadyma, przepraszam za kolokwializm, nie odbiła się na funkcjonowaniu tej instytucji. Mamy tutaj po prostu do czynienia z trwałą niewydolnością działalności państwa w dziedzinie gospodarki wodnej.

Kolejne pytanie o to, czy ktoś w rządzie zastanawia się nad jedną rzeczą. Z jednej strony, jest program udrożnienia rzek, ale, z drugiej strony, od siedmiu lat trwa realizacja POIiŚ, buduje się nowe mosty, nowe drogi, trasy szybkiego ruchu na kierunku wschód-zachód. Ile z tych nowo wznoszonych obiektów trzeba będzie dostosowywać do udrożnienia dróg wodnych? Czy wszystkie wznoszone budowle spełniały parametry, żeby nie utrudniać żeglugi śródlądowej? Chciałabym od pani minister usłyszeć tutaj jasną, konkretną odpowiedź, bo nie ma się co spodziewać, że w nieskończoność będziemy otrzymywać środki z UE na rozbudowę infrastruktury. Dlatego tym uważniej trzeba je wydawać.

Kolejna kwestia, która nurtuje mnie od dłuższego czasu, to postępowania administracyjne. W sprawozdaniu NIK czytamy wyraźnie, że przedłużają się terminy przygotowania zadań. Jeżeli z planowanej puli środków, chociażby na zbiornik we Włocławku, wydano 3,2% założonych kwot po upływie 80% czasu przeznaczonego na realizację zadania, to już nie jest porażka, to jest po prostu dno. Czy rząd analizuje problem, w jaki sposób wyjść z tego formalno-prawnego bagna? Pamiętam jak w 2008 r. pracowałam w podkomisji nad ustawą powołującą Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska i regionalne dyrekcje. Były tam jasne, żeby nie powiedzieć buńczucznie składane obietnice, że wszystkie postępowania administracyjne ruszą z kopyta po powstaniu tej instytucji. Upłynęło siedem lat i cały czas w diagnozie zapóźnień i porażki inwestycyjnej podkreśla się przewlekłość postępowań administracyjnych. Jakie rząd widzi wyjście z tego błędnego koła?

Chciałabym zapytać, bo rozumiem, że kompetencje w części się zazębiają i za kwestie żeglugi odpowiada minister infrastruktury i rozwoju, a za kwestie gospodarki wodnej odpowiada minister środowiska, ale jakie rząd widzi wyjście z sytuacji opóźnień budowy zbiornika we Włocławku, kiedy są tam potężne zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi i mienia? Chciałabym usłyszeć jasną odpowiedź na to pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani poseł. Pan poseł Chmielowski, bardzo proszę.

Poseł Piotr Chmielowski (SLD):

Dziękuję bardzo, pani przewodnicząca. Na początku chciałem podziękować pani minister za to, że tak ciepło i ładnie nakreśliła plany związane z programem do 2020 r. To fajnie, tzn. bardzo dobrze, że MIiR to widzi. Natomiast raport NIK, który mamy w tej chwili wszyscy przed sobą, opisuje tak naprawdę rzeczywistość, z tym tylko jednym błędem, że raport nie zawiera tezy i jednoznacznie nie wskazuje winnego. Otóż upatruję winnego w MŚ i będę tutaj prosił o potwierdzenie NIK, a jeżeli można, również MIiR.

Gdybyśmy to odwrócili i zastanowili się, jakby wyglądała polska kolej, gdyby MŚ dyrygowało torami i co by po nich jeździło. To jest największy problem. Nie dlatego, że mam jakąś awersję do tego ministerstwa, nie dlatego, że ma się zajmować ochroną ptaszków czy motylków, tylko dlatego, że to ministerstwo w swojej strukturze nie jest w stanie posiadać fachowców, którzy będą w stanie w sposób wizjonerski projektować naszej gospodarki transportowej, czyli tego, co jest naszymi żyłami, krwioobiegiem naszego kraju. Trudno sobie wyobrazić, że odpowiedzialne za utrzymanie wód MŚ byłoby dzisiaj

w stanie, np. rozpisać studium wykonalności projektu Odra-Dunaj, o którym mówiła pani minister. To jest niewykonalne w zakresie tego ministerstwa. Czemu? Bo ono nie jest od tego. Tak naprawdę ono po prostu nie tym ma się zajmować. To jest konieczność i tu apel do NIK, żeby w następnych tego typu analizach zająć się również odpowiedzialnością w tym wypadku rządu, bo on widzi, a nie zmienia. To jest w pewnym sensie największy problem raportu, który mamy przed sobą.

Dlaczego należy natychmiast zabrać MŚ dostęp do działania w zakresie wód? Otóż, jeżeli planuje się pewnego rodzaju dużą inwestycję, bo pamiętajmy, że Odra czy część Wisły to są potężne inwestycje, to one wiążą się nie tylko z transportem. Transport polega na połączeniu dwóch ośrodków, czyli jednego miasta z drugim. W wypadku rzek jest inaczej, to miasta powstawały przy rzekach, czyli cała sprawa rozwijała się w odwrotnym kierunku. Nie jest to więc bezpośrednio interes ministerstwa infrastruktury czy transportu, ale jest to interes ministerstwa gospodarki, które musi snuć tego typu plany na przyszłość, ponieważ z rzeką będzie się wiązał rozwój gmin, które przy niej leżą. Dalej, jeżeli w latach siedemdziesiątych można było przewozić Odrą 12-13 mln ton, a teraz nie przewozi się praktycznie nic, to pytanie, kto odda tym gminom utracone korzyści gospodarcze? Przecież to są gminy w przypadku Odry i również nadwiślańskie, które nie tylko żyją ze strachu o powodzi – o tym za chwilę też powiem parę słów – ale one się nie rozwijają. Czemu? Bo nie mają elementarnej infrastruktury. To są gminy, które wyludniają się najszybciej. Akurat jestem z okręgu wyborczego, przez który przepływa Odra, i doskonale wiem, w jakiej kondycji są te gminy, bo rozmawiam z wójtami.

W przeciwieństwie do każdego innego projektu, projekt zagospodarowania wód śródlądowych czy w ogóle stworzenia żeglugi ma jeszcze jeden dodatkowy bonus. Bardzo bym prosił, żeby NIK również się tym zainteresowała i w następnych swoich pracach czy studiach wskazała, że w pewnym sensie jest on najistotniejszy dla życia ludzi. A mianowicie w przypadku regulacji rzeki, w tym wypadku Odry, znika praktycznie zagrożenie powodziowe. Nie mogę powiedzieć, że znika całkowicie, bo może się okazać, że będą się działy jakieś cuda w przyrodzie, ale prawdopodobieństwo wystąpienia, np. takiej powodzi, jak w 1997 r., przy pełnym użeglownieniu Odry spada i powodzi by nie było. Jeżeli będziemy teraz kalkulowali środki, to proszę pamiętać o tym, że gdyby ponad 20 mld zł wydane z budżetu na usunięcie skutków tamtej powodzi tak naprawdę znalazło się już na udrożnienie Odry i umożliwienie po niej żeglugi, to byłyby wydane w sposób racjonalny, a nie irracjonalny na naprawę.

Mam pytania do pani minister, kiedy zostanie rozpisany konkurs na kompleksowe studium wykonalności całych projektów? To jest bardzo istotna rzecz. Kto w imieniu rządu (ponawiam to pytanie, bo na posiedzeniu zespołu też je zadałem) będzie negocjował z naszymi sąsiadami, mówię tutaj o Czechach, Słowakach i wszystkich krajach, które są zainteresowane połączeniem z Dunajem? Bo to trzeba wynegocjować, przede wszystkim terminy, celowość, jak również klasę. Mamy dzisiaj problem np. z Malczycami i nie wiemy, o jakiej klasie będziemy tutaj dyskutować. Proste pytanie – po co w Malczycach V klasa, jak nie można tam dopłynąć ani odpłynąć? To jest następna rzecz.

Tutaj już się ciśnie jedno słowo na usta, a mianowicie MG i co ono musi zaprojektować na następne lata, a mianowicie zbyt węgla, możliwości przesyłu dużych ilości towarów i już w tym wypadku rozwój infrastruktury przemysłowej o dostępne surowce itd. To też w tym wszystkim musi zostać ujęte. Na obronę ministerstwa można powiedzieć tylko tyle, że wszystkie instalacje typu mosty i wiadukty nad rzekami rzeczywiście realizowane są w wystarczający sposób, czyli z naddatkiem. Znaczy się, że ktoś myśli. To jest dziwne stwierdzenie, ale ktoś pomyślał i to zrobił.

Teraz, kończąc już swoją wypowiedź, chcę zapytać NIK o to bardzo proste badanie, bo skoro nie płynie żadna barka, to wpisuje się zero. Można poczekać z godzinę, jak nic nie przypłynie, to się wpisuje drugiego zero. Czy NIK naprawdę zastanowił się nad przyczyną tego, że jest zero i że jest nią ten nieszczęsny, powstały bodajże w 1997 r., przydział dróg wodnych do MŚ? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Stanisław Lamczyk, proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Pani minister, szanowni państwo, rzeczywiście, tu zgodzę się z przedmówcą, że podział kompetencji jest niejasny. On się zazębia i więcej przechodzi rzeczywiście na ochronę środowiska. Jednak korzystając z okazji chciałbym poruszyć przede wszystkim sprawę dolnej Wisły. Jest tutaj obecny pan prezes KZGW i martwi mnie problem dużego wysiłku, jaki został włożony przez RZGW w Gdańsku, mianowicie ok. 400 projektów dotyczących ostróg, jak również kierownic i wiem, że ekolodzy zablokowali ok. 380 projektów. Czy z tą sprawą pan prezes jest w stanie sobie poradzić? Czy nie należałoby do specustawy przeciwpowodziowej wpisać przynajmniej ostróg? Jak wiemy, nie opłaca się czyścić Wisły, jeśli ta sprawa nie zostanie uregulowana.

Druga sprawa to właśnie drugi stopień we Włocławku. Jak wiemy, od iluś lat jest to tykająca bomba – boimy się na wiosnę, gdy są roztopy. Czy te roboty się rozpoczęły, czy dopiero się rozpoczną? Następna sprawa, to, jak wiemy, woda płynie bardzo szybko przez Wisłę i jest to bardzo istotne dla województwo kujawsko-pomorskiego, bo są również badania, że jeśli nie zahamujemy tej wody i nie będzie parowania, to za ileś lat żyzne ziemie w kujawsko-pomorskim staną się stepem. Korzystając z okazji, że jest tutaj pan prezes, to chciałbym, żeby ustosunkował się do tych kwestii. Mam również pytanie odnośnie do Natury 2000 – czy rzeczywiście w tak dużym stopniu koliduje ze wszystkimi inwestycjami, które powinny być zrobione? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Andrzej Czerwiński.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca. Nie planowałem zabierać głosu, ale słuchałem wystąpień posłów i przedstawiciela NIK, więc chciałem je sobie trochę poukładać i znaleźć w nich wszystkich logikę i w żaden sposób nie mogę jej znaleźć. To też jest przedmiotem mojego wystąpienia, żeby ktoś tu powiedział, jak to rzeczywiście się ma. Mam szacunek dla NIK i wiem, że pracuje rzetelnie, ale czytają materiały i patrząc na wnioski mam wrażenie, jakby ktoś spadł z Księżyca na Ziemię i nagle z czarodziejską różdżką podpowiadał, że trzeba zrobić coś, co nie było robione od lat. Jeśli słuchamy Polaków, którzy mieszkają nad rzekami, to chyba jedną z ostatnich decyzji, którą by wspierali, jest to, że nagle trzeba tworzyć warunki i jak mówi NIK opracować system wspierania armatorów żeglugi śródlądowej. Od lat nasi rodacy zagrożeni są powodziami, administracja jaka by nie była, nigdy nie miała wystarczających środków na podstawowe zadania, które chroniłyby mienie i życie ludzi. Są przyjęte w tym zakresie programy i jako tako zostały zrealizowane na Odrze. Kiedyś przyjęliśmy też w parlamencie wieloletni program ochrony górnej Wisły i to są, w moim odczuciu, priorytety, które w jakiś sposób trzeba zrealizować, bo to są najbardziej pilne i palące sprawy dotyczące ludzi.

Nie podważam też tego, że żegluga śródlądowa jest ważna, tylko chciałbym, żeby ktoś uszeregował decyzje w harmonogramie i hierarchii wszystkich pilnych potrzeb społecznych. Słyszałem tutaj, że transport wodny jest bardzo tani. Jeśli coś jest bardzo tanie i dobre, to z założeń gospodarki nie wymaga wsparcia, tylko powinno się na tym zarabiać. Może to jest i tanie, tylko dlaczego nikt nie chce w to inwestować i na tym zarabiać? To jest dla mnie niezrozumiałe. Jeśli są oczekiwania, że trzeba by zainwestować w rzeki i oddać to MG, bo tak w tej chwili słyszałem, wyjąć nadzór z ochrony środowiska, to gdyby tak rzeczywiście było, to zastanawiam się, czy od strony racjonalno-ekonomicznej nie zbudowano by na każdej rzece co kilometr zapory, bo jest to gospodarczo uzasadnione. Tylko czy ludzie by to znieśli, czy ekologia by to zniosła i czy UE rzeczywiście oczekuje takiego wykorzystania rzek? Wydaje mi się, że zupełnie odwrotnie – UE widzi potrzebę wykorzystania żeglugi śródlądowej, ale nie nakazuje, że na każdym metrze naszej wody ma pływać jakaś barka. Z szacunkiem dla wszystkich uczestników tego rynku, wydaje mi się, że trzeba by troszeczkę zejść na ziemię i ustalić pewną hierarchię zadań. Oczywiście, wpisać konieczne inwestycje, ale w perspektywie czasu, znaleźć źródło finansowania i jak już załatwimy podstawowe sprawy, np. ochrony przeciwpowodziowej czy energetyki odnawialnej, podjąć zadania zmierzające do stworzenia komfortowej sytuacji dla panów tu w mundurach, bo tego oczekujecie i to kiedyś powinno być.

Kończąc, pani przewodnicząca, żebym był dobrze zrozumiany chciałbym podkreślić, że dostrzegam problem, którym trzeba się zająć, ale oczekuję też rzetelnej oceny, zwłaszcza przez tych posłów, którzy zabierali głos. Niech śmiało pójdą do obywateli i powiedzą, że w tej chwili najważniejsze nasze zadanie to stworzenie komfortowej sytuacji dla żeglugi śródlądowej, bo itd. Tylko niech znajdą argumenty „bo". Jeśli stanę z ludźmi, którzy oczekują pewnych działań rządu i państwa, to przedsięwzięcie to będzie ważne, ale na pewno nie będzie na pierwszym miejscu.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Poprosiłabym teraz panią minister Pyć o ustosunkowanie się do pytań, które były zadane przez posłów. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo pani przewodniczącej za oddanie mi głosu. Państwo posłowie, bardzo dziękuję za wszystkie pytania, wszystkie były bardzo interesujące, chociaż mam bez wątpienia pewną trudność w tym, żeby merytorycznie ułożyć na gorąco odpowiedź. Niemniej jednak rzeki są naszym dobrem narodowym, o które powinniśmy się troszczyć. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz – nie ma nałożenia się kompetencji resortów. Teraz to wyjaśnię. Proszę państwa, są dwie płaszczyzny, pierwsza to płaszczyzna zintegrowanego zarządzania zasobem wodnym, wodą jako dobrem. W tym zakresie w obowiązującym stanie prawnym mamy zobowiązania unijne, czyli RDW. Za zintegrowane zarządzanie zasobem wodnym RP odpowiedzialne jest MŚ, które ma w swoim łonie, że się tak wyrażę, administrację drogi wodnej, która wykonywana jest oczywiście m.in. na podstawie ustawy – Prawo wodne. To jest jedna płaszczyzna. Druga jest ta, za którą odpowiedzialne jest MIiR. W zakresie kompetencji MIiR leży zintegrowany system transportowy, czyli żegluga śródlądowa i jej bezpieczeństwo. Ustawą, która reguluje te kwestie, jest ustawa o żegludze śródlądowej, którą jestem związana.

To, na co rząd kładzie główną uwagę jeżeli chodzi o zintegrowany system transportowy, którego częścią jest żegluga śródlądowa, to stworzenie w przyszłości transportu intermodalnego, gdzie będzie wykorzystany potencjał rzek; ta taniość, o której się tak mówi, a która nie do końca jest taka tania, jak powiedział jeden z posłów, ale bez wątpienia ekologiczność drogi wodnej, która pozwala na transport śródlądowy. Żeby było to tutaj jasno przedstawione, odpowiedzialność w zakresie śródlądowej drogi wodnej, która obciąża MIiR, to żegluga śródlądowa, na którą składa się przewóz ładunków, przewóz osób, turystyka wodna, która jest tak dobrze i będzie jeszcze lepiej rozwinięta, składa się wszystko to, co związane jest ze szkoleniami i ze zdobywaniem kwalifikacji w żegludze śródlądowej, ratownictwo rzeczne, w ogóle zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej i korzystania z rzek przez turystów i tych, którzy uprawiają rekreację śródlądową. To są te elementy.

W tym kontekście, jeżeli mówimy o budowie intermodalnego transportu musimy zwrócić uwagę na jedną rzecz. Mamy piękną rocznicę odzyskania wolności. Przez te 25 lat zbudowano dużo różnego rodzaju połączeń transportowych, ale to nie mogło się stać w taki sposób, że na samym początku podjęto by decyzję, w której nastąpiłaby równoległe budowa na wszystkich odcinkach, że się tak wyrażę. Potrzebna była sekwencyjność działań: drogi, koleje – zostawiamy morze, bo to jest moja pasja, ale to zostawmy – i teraz szlaki śródlądowe. Jednak, jak mówię, kompetencje są bardzo klarownie nakreślone przez ustawodawcę i co do tego nie mamy wątpliwości. W gestii MIiR jest transport śródlądowy i jego bezpieczeństwo i jest jeden element, który dotyczy inwestycji. To jest POIiŚ i tutaj to, co jest w gestii MIiR, dotyczy pewnego niewielkiego wpływu na zarządzanie środkami z POIiŚ.

Chciałam w szczególności zwrócić uwagę na POIiŚ nakreślony na lata 2014-2020. Przyznane MIiR środki w ramach POIiŚ dzielone są wewnątrzresortowo na poszczególne gałęzie transportu oraz na zadania i priorytety. Żegluga śródlądowa ma otrzymać od 0,5-1,5% ogólnej sumy środków POIiŚ. Jednym z kryteriów było uwzględnienie procentowego udziału przewozów transportem wodnym śródlądowym w Polsce w 2013 r. – ok. 1%. W ramach POIiŚ na lata 2014-2020 przewiduje się finansowanie projektów

śródlądowych w trybie pozakonkursowym. Realizacja poszczególnych projektów będzie oczywiście uzależniona od spełniania kryteriów wyboru projektów, obecnie trwają prace nad szczegółowym opisem priorytetów do POIiŚ na 2014-2020, zależy również od dostępności alokacji z UE. O liczbie projektów, które uzyskają współfinansowanie ze środków UE, decyduje ilość środków z Funduszu Spójności na lata 2014-2020 przeznaczona na cele transportowe oraz ich alokacja na współfinansowanie poszczególnych działań.

Myślę, że dobrze odpowiedzieć sobie również na pytanie, jakimi środkami zamierza dysponować rząd w perspektywie 2014-2020 na inwestycje śródlądowe. W ramach POIiŚ na liście znajduje się obecnie 25 projektów na kwotę 4 mld zł, w tym na Odrzańskiej Drodze Wodnej – 2200 mln zł, na Wiśle – 1300 mln zł i na połączenie Odra-Wisła – 646 mln zł. Jeszcze raz podkreślam, że o liczbie projektów, które uzyskają współfinansowanie ze środków UE, zadecyduje ilość środków z Funduszu Spójności na lata 2014-2020 przeznaczona na cele transportowe oraz ich alokacja na współfinansowanie poszczególnych działań.

Proszę państwa, ponieważ pojawiło się dużo różnych pytań, chciałabym odpowiedzieć na kwestię dotyczącą gospodarowania środkami Funduszu Żeglugi Śródlądowej. Padła sugestia ze strony pana przewodniczącego dotycząca pogłębiania rzek z tych środków. One nie mogą być na to przeznaczone. Zgodnie z art. 8 ust. 2 ustawy o FŻŚ, środki mogą być wykorzystywane na realizację przedsięwzięć, które promują transport wodny. Chodzi tutaj, np. o dofinansowanie zakupu, modernizację i przebudowę statków, czyli jest to konkretnie nakierowane, nacelowane. Chodzi o to, żeby flota żeglugowa rosła w siłę dzięki środkom, które zagwarantowane są w Funduszu. Oczywiście, też różnego rodzaju inne przedsięwzięcia, ale takie, które będą wspierały restrukturyzację samego sektora żeglugi, czyli jest to stricte nakierowane na żeglugę, w zasadzie można powiedzieć, że również i na wzmocnienie siły armatorów żeglugi śródlądowej.

Proszę państwa, z danych, które zebraliśmy na szybko podczas naszego spotkania, proszę sobie wyobrazić, że generalnie w rejestrze żeglugi śródlądowej mamy zarejestrowanych 3600 statków. To nie jest tak, że one pływają po polskich szlakach, one pływają po różnych szlakach w Europie. Natomiast wiemy, i są tutaj dyrektorzy UŻŚ, którzy mogą potwierdzić bądź nie, czy mam rację, ale wiem, że np. samo Giżycko wykonuje 800 inspekcji rocznie. Tak, mniej więcej? Jest Giżycko? Ile inspekcji pan wykonuje rocznie? Proszę bardzo, więcej – 880. Proszę zobaczyć, samo Giżycko. Jest osiem UŻŚ, siedemdziesięciu kilku ludzi w Polsce, którzy są odpowiedzialni za transport i bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej, nisko opłacani, wykonujący swoje funkcje doskonale – i nie boję się użyć tego słowa. Oczywiście, możemy rozdzielić, ale może musielibyśmy poświęcić na różnego rodzaju podziały i uporządkowanie debaty więcej czasu, dni, może nawet tygodni. Mówię tylko o pewnej działalności. Oczywiście, to Giżycko; możemy zapytać Wrocław, ile robi inspekcji. Tam już sytuacja będzie troszeczkę inaczej wyglądała – ok. 400-500 inspekcji. Proszę bardzo, trudno mówić, że mamy tam tylko i wyłącznie turystykę, jeżeli OT Logistics jest jednym z trzech największych armatorów żeglugi śródlądowej w Europie – polski armator.

Proszę państwa, jest więc tutaj bardzo dużo elementów, które na pewno nie usatysfakcjonują państwa w mojej odpowiedzi. Natomiast, ponieważ kompetencje w zakresie transportu i bezpieczeństwa żeglugi są w MIiR, a inwestycje w MŚ, to poprosiłabym o udzielenie odpowiedzi przez fachowców na kwestie dotyczące inwestycji, bo nie czuję się w tym zakresie władna udzielać wiarygodnych informacji. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani minister. Bardzo proszę o zgłaszanie się i przedstawianie. Proszę się przedstawić.

Wiceprezes Zarządu Związku Polskich Armatorów Śródlądowych Henryk Łepek:

Henryk Łepek, wiceprezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych. Chciałbym krótko przedstawić stanowisko Związku do raportu NIK. Przede wszystkim w pełni zgadzamy się z raportem i bardzo istotnym elementem jest, co podkreślili panowie posłowie, jak pan Jerzy Szmit czy pan poseł Chmielewski, że rzeczywiście odzwierciedla on stan polskiej żeglugi śródlądowej. To jest jedna kwestia.

Jeżeli chodzi o sprawy związane ze ZPAŚ, to muszę powiedzieć, że reprezentujemy prawie wszystkich armatorów – prócz OT Logistics, który nas wspiera i jest to największy armator – funkcjonujących na Odrzańskiej Drodze Wodnej, Wiśle i w Europie Zachodniej. Jednym słowem, najważniejsze problemy związane są dzisiaj przede wszystkim z ustawą, która dotyczy dostosowania drogi wodnej do pewnej klasyfikacji. To jest *sine qua non* naszych działań. To, co mówiła pani minister, też dotyczyło jednej istotnej sprawy, że tworzy się zintegrowane systemy zarządzania wodą w MŚ i jest system zarządzania transportem w MIiR. Teraz mam zasadnicze pytanie – czy to, że dzisiaj przedstawiamy programy na lata 2014-2020, wypełnia wnioski podniesione przez raport NIK i jesteśmy w stanie odbudować żeglugę śródlądową? Bo jest ona tak naprawdę ostatnim elementem w polityce związanej chociażby z rolnictwem i działaniami przeciwpowodziowymi. Przecież powódź 2010 r. to jest 12 mld zł, takie były oszacowane straty.

Teraz sprawy związane z dosyć ważnym zagadnieniem, jakim jest dzisiaj postulat likwidacji UŻŚ. Ingerencja w strukturę organów resortu transportu związana z ustawą o żegludze śródlądowej powinna być podejmowana szczególnie rozważnie i ostrożnie. Dlaczego o tym mówię? Ponieważ wypracowane są już ściśle określone porozumienia, akty wykonawcze co do kwalifikacji kapitanów statków, które spełniają dyrektywy. Jeżeli znowu zaczniemy to zmieniać, to także dosyć mocno utrudni i wprowadzi duże kłopoty związane z funkcjonowaniem naszej żeglugi na Zachodzie. Na to też musimy patrzeć, bo mamy wzajemne uznawanie tychże dokumentów. Nie mówię już o drobnych kwestiach funkcjonowania szlaków żeglugowych, braku oznakowania po zalodzeniach, to są już inne kwestie, gdzie te sprawy winny być zintegrowane i przygotowane przed uruchomieniem szlaku żeglugowego. Nasze stanowisko zostanie oczywiście przesłane na ręce pani przewodniczącej. Jest to stanowisko armatorów, którzy mają swój potencjał, bo mają statki etc. i postulaty, które będą zawarte w piśmie. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Tu jeszcze zgłaszał się pan. Proszę o przedstawienie się i zabranie głosu.

Prezes Żeglugi Bydgoskiej Sp. z o.o. Edward Ossowski:

Kłaniam się państwu. Moje nazwisko Edward Ossowski, reprezentuję Żeglugę Bydgoską, która jest w grupie OT Logistics oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy jak i oddział bydgoski. Proszę państwa, od lat mówimy o krytycznej sytuacji na drogach wodnych jeżeli chodzi o infrastrukturę i muszę powiedzieć, że to, co jest w raporcie NIK, to w zasadzie półprawda, bo jest jeszcze gorzej. Dlatego, proszę państwa, że w tej chwili OT Logistics pracuje i zarabia głównie na terenie UE. Tam musieliśmy przenieść flotę, żeby zarabiać, bo na Odrze już w tej chwili nie można pracować. Byłem prezesem Odratrans w okresie 2002-2004 i wtedy można było jeszcze pracować na Odrze i przewozić węgiel i rudę, to naprawdę były duże ilości towarów. W tej chwili z uwagi na to, że Program dla Odry 2006 w zasadzie od Wrocławia w dół nie jest realizowany, nie możemy wyjść z Malczyc. Ciągle robimy jakieś przepławki, wydajemy pieniądze i to wszystko spowodowało, że nie ma obecnie żeglugi na Odrze. Nawet na Odrze skanalizowanej nie ma dziś żeglugi, proszę państwa, co jest paradoksem.

W tej chwili, jeżeli chodzi o Żeglugę Bydgoską, to proszę sobie wyobrazić, że w latach osiemdziesiątych przewoziliśmy 3 mln ładunków, a teraz pracujemy tylko lokalnie i to też będzie zlikwidowane. Dlaczego? Dlatego, że minister rolnictwa i rozwoju wsi przy aprobacie ministra środowiska robi utrudnienia w tym kierunku, że nie będzie można nawet bagrować Wisły w celu jej udrożnienia. My to robimy, udrażniamy rzekę wydobywając piasek. W tej chwili ekoterroryści żądają kupę pieniędzy za wydumane raporty i w związku z tym już dziś kilka firm nie może tego robić, czyli dolna Wisła będzie w ogóle nieżeglowna, a w przyszłym roku spodziewam się, że około 5-6 firm będzie musiało niestety zlikwidować działalność i wysłać ludzi na bezrobocie. Takie są dziś niestety realia i przebiega to dalej, a będzie jeszcze gorzej, ponieważ minister środowiska wymyślił sobie przejęcie urzędów żeglugi, czyli nadzór nad bezpieczeństwem, wydawaniem dokumentów itd. To spowoduje, że w ogóle nie będzie żadnej kontroli nad stanem dróg wodnych, bo dziś UŻŚ mają jakieś kompetencje, ale mogą tylko karać armatorów.

Natomiast administracji nie wolno. Jeżeli szlak jest nieoznakowany, to urząd żeglugi nie ma prawa powiedzieć, że jest źle, trzeba poprawić itd. A właśnie sytuacja na rzekach jest taka, że to bardzo kuleje. Sytuacja nawigacyjna jest trudna, woda jest obecnie średnia, a gdybyśmy sprawdzili, jak można pływać, jakie jest oznakowanie szlaku, to niestety wygląda to bardzo niedobrze.

W związku z tym składałem do NIK i złożę dziś wniosek do pani przewodniczącej, co trzeba zrobić. Pierwszy zasadniczy wniosek jest taki, że trzeba przenieść gospodarkę infrastrukturą dróg wodnych z MŚ do MG. To jest zasadniczy wniosek, on jest uzasadniony i wcale nie chodzi o żeglugę. Pan Czerwiński opowiada jakieś bzdury, że chodzi o żeglugę. Chodzi o zabezpieczenie przeciwpowodziowe, to jest pierwsza sprawa i chodzi też o ekologię. Proszę zobaczyć, co stało się teraz, po przepływającej fali, ile mamy zatopień różnego rodzaju, sam osobiście widziałem – dzików, ptactwa itd., ponieważ nie są wycinane drzewa, RZGW nie ma skąd wziąć pieniędzy, żeby to oczyścić. Minister środowiska zajmuje się innymi tematami, narzuca RZGW roboty, które nie powinny do nich należeć. Zajmują się ustawą azotanową i innymi sprawami, a nie ma czasu na zajmowanie się administrowaniem i gospodarowaniem drogami wodnymi. Jeżeli tego nie zmienimy, to gwarantuję wam, panowie posłowie, że w przyszłym roku żegluga w ogóle umrze.

Taka jest prawda i dlatego stawiam jeszcze jeden wniosek. Cieszę się, że pani minister wreszcie przedstawiła konkretne zamierzenia inwestycyjne, bo dotychczas tylko w Niemczech słyszałem zawsze konkretne zamierzenia co do dróg wodnych, natomiast nigdy w Polsce. Jak byłem kiedyś na naradzie w Poczdamie, minister wyszedł i powiedział nam: „To będzie zrobione w tym roku, to w tym roku", i zostało zrobione. Dziś w NRD wszystkie drogi zostały zmodernizowane i już w tej chwili buduje się kolejną podnośnię – Niederfinow. Niemcy będą mieli zrobione połączenia i będą pływali do Szczecina statkami o wyporności do 2,5 tys. ton, a my za chwilę nie przepłyniemy kajakiem, bo taka jest prawda. Żegluga Bydgoska miała sześć portów i zostały zlikwidowane, bo na drodze wodnej E70 nie da się teraz dopłynąć statkami do tych portów przy głębokości rzędu 60-70 cm, nawet kajakami. Ostatnio jeden z kapitanów żeglugi wielkiej wypłynął z Gdańska. Zgadnijcie dokąd dopłynął przy średniej wodzie? Do Korzeniewa i musiał się wrócić w holu, bo już mu się urwał ster, zniszczył statek. Tak wygląda żegluga na Wiśle i na Odrze. Dlatego trzeba przyjąć konwencję AGN, panowie posłowie z panem Czerwińskim na czele (szkoda, że wyszedł), która określa, co należy zrobić na polskich drogach wodnych, i to jest kompatybilne z drogami wodnymi UE, mało tego – również Ukrainy i Białorusi. Ostatnio byliśmy tu, w Sejmie, i z rządu nie było nikogo. Z Ukrainy przyjechali przedstawiciele prezydenta itd., a my byliśmy tutaj sami jako wspierający. Oni są przygotowani do drogi wodnej E40, a my nic nie robimy, tylko degradujemy drogi wodne. Tak że przekażę pani przewodniczącej moje krótkie uwagi i wnioski. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Teraz chciałabym prosić o zabranie głosu prezesa KZGW, pana Witolda Sumisławskiego. Bardzo proszę.

Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Witold Sumisławski:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, szanowni posłowie, szanowni państwo. Pytań rzeczywiście było bardzo wiele, wszystkie starałem się skrupulatnie wynotować i wyłuskać z nich te obszary, które dotyczą działalności KZGW. Postaram się, na ile to możliwe, na gorąco ustosunkować do niektórych pytań.

Zanim zacznę, chciałem powiedzieć państwu, że w ostatnim czasie udało się sfinalizować coś, co dla żeglugi śródlądowej ma naprawdę istotne znaczenie. Wynegocjowano umowę polsko-niemiecką o wodach granicznych. Ona w chwili obecnej jest już po Komitecie Stałym Rady Ministrów, za chwilę będzie przedstawiona do podpisu. Przypomnę, że negocjacje ze stroną niemiecką trwały 10 lat. Najważniejszym elementem umowy jest ustalony zakres wszystkich działań inwestycyjnych na Odrze granicznej, uzgodniony ze stroną niemiecką do 2028 r., z pełnym harmonogramem, precyzyjnym określeniem kosztów i miejsc. Podstawowym zagadnieniem związanym z żeglugą na rzekach granicz-

nych i ich utrzymaniem jest konieczność uzgodnień międzynarodowych i tę rzecz udało się sfinalizować.

Jeśli chodzi o szczegółowe pytania, to pan poseł Rzońca zwrócił uwagę na kwestię RDW i *master planów*. Jeżeli chodzi o *master plany*, to nie jest pomysł rządu polskiego, tylko jest to wymóg Komisji Europejskiej. Polska, żeby móc realizować inwestycje w obszarze gospodarki wodnej, musi posiadać strategiczny dokument planistyczny, w którym wszystkie inwestycje do realizacji w obszarze gospodarki wodnej będą przeanalizowane pod kątem zgodności z dyrektywami. Większość tych inwestycji finansowanych jest ze środków UE, w związku z czym Unia daje pieniądze, ale pod bardzo ścisłymi i określonymi warunkami. Polska zobowiązała się jako kraj unijny do tego, że będzie przestrzegać dyrektyw unijnych. Dlatego ratunkowym dokumentem dla nas jest opracowanie *master planów*, które mają poprzedzić najważniejszy strategiczny dokument, jakim są plany gospodarowania wodami.

Problemy z realizacją inwestycji wynikają właśnie z faktu, że nie zostały one wprowadzone do strategicznych dokumentów. KE zarzuca nam, że rozwiązujemy problemy bardzo punktowo, a w dodatku jeszcze sektorowo. Proszę zwrócić uwagę, że mówimy tutaj o transporcie, a gospodarka wodna idzie w poprzek całej polskiej gospodarki, zresztą każdej gospodarki. W związku z czym oczekiwanie KE jest takie: zacznijcie myśleć w takich kategoriach, że każde działanie i aktywność w obszarze cieku wodnego musi być analizowane pod kątem zarówno oddziaływania na zlewnię, oddziaływania środowiskowego, oddziaływania związanego z powodziami, i musicie to wszystko przeanalizować, nie możecie patrzeć na to, że realizujecie inwestycje stricte transportowe, ponieważ realizują one także różne inne funkcje.

Jaki jest status tego dokumentu? Zgłoszonych zostało ponad 10,5 tys. inwestycji i one stale spływają. Premier zobowiązał nas, abyśmy do końca sierpnia przedłożyli wynik analizy. *Master plan* to dokument, który ma stwierdzić zgodność lub niezgodność wszelkich planowanych działań w obszarze cieku wodnego z RDW, a w szczególności z jej art. 4 ust. 7, i tylko pod tym kątem jest analizowany. W związku z czym naszym nadrzędnym celem jest to, aby wszystkie inwestycje, które dotychczas zostały zrealizowane, również w oparciu o źródła z UE, które są w trakcie realizacji i które przewidujemy do realizacji do 2016 r., podlegały szczegółowej ocenie i analizie zgodności. To jest w chwili obecnej finalizowane. W ten poniedziałek dokument trafi do konsultacji społecznej, będą mogli się państwo z nim zapoznać. Podlegał on bardzo dokładnym analizom i dosyć dużym przekształceniom. Zakładamy, że dokument ma na konsultacje społeczne 21 dni i w tym czasie uda nam się go zatwierdzić.

Podpisanie go przez premiera zgodnie z tzw. *action planem* wiąże się z wygaszeniem programów sektorowych, takich jak Odra 2006, górna Wisła. Dlatego w chwili obecnej przygotowujemy się do wygaszania tych programów i do przejęcia ich realizacji. Otóż każda inwestycja, która była w nich zawarta, wchodzi do *master planów*. Żadna inwestycja nie ulegnie pozostawieniu, czyli nieprawdą jest, że zaprzestano dalszej analizy przygotowanych już inwestycji, a zajęto się jakimiś innymi. Wszystkie inwestycje zawarte w programach są „wsadem" do *master planu*, a on będzie „wsadem" do aktualizacji planów gospodarowania wodami. Zakładamy, że w sierpniu będziemy mieli po raz pierwszy strategiczny planistyczny dokument, ale tylko z punktu widzenia zgodności z ramową dyrektywą.

Od razu odniosę się do kwestii, jaką zasygnalizowała pani poseł Anna Paluch, że nie ma wieloletniej strategii w obszarze gospodarki wodnej – więc taka strategia jest w chwili obecnej w fazie końcowej realizacji przez KZGW w obszarze gospodarki zarządzanej przez państwo, czyli KZGW i RZGW. Jednocześnie realizowane są wszystkie elementy, które wchodzą w skład strategii, czyli, po pierwsze, RDW, a więc aktualizacja planów gospodarowania wodami, to jest *master plan*, który w chwili obecnej jest na ukończeniu, plan wodno-środowiskowy i krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych. Te wszystkie elementy są realizowane. Przetarg na aktualizację planów gospodarowania wodami jest rozstrzygnięty, w najbliższych dniach będziemy podpisywali umowy. Drugim komponentem strategii jest plan zarządzania ryzykiem powodziowym, czyli najbardziej pożądany dokument strategiczny, który będzie odpowiadał nowoczesnemu sposobowi

podejścia do powodzi. Mieliśmy dotychczas dość archaiczne podejście do powodzi, KE zupełnie się z nim nie zgadza i sygnalizuje, że musimy mieć nieco inne, zmodyfikowane podejście. W związku z czym przetarg na plany zarządzania ryzykiem powodziowym już się rozstrzygnął, przeszedł przez procedurę w Krajowej Izbie Odwoławczej i po otrzymaniu odpisu z KIO możemy go podpisać na dniach.

Niezwykle ważnym i istotnym elementem „wsadowym" programu jest Informatyczny System Ochrony Kraju od Nadzwyczajnych Zagrożeń (ISOK), który w chwili obecnej jest realizowany. Plany zagrożenia i ryzyka powodziowego są już opublikowane i ma to ogromne znaczenie z punktu widzenia planowania przestrzennego, jak i zarządzania procesem powodziowym. Nowoczesne podejście KE do powodzi jest zupełnie odwrotne od tego, jaki mieliśmy dotychczas. Jest to odejście od ochrony przeciwpowodziowej na rzecz zarządzania procesem powodziowym. Dlatego odpowiadam na sugestie pana posła Chmielowskiego, iż w przypadku regulacji Odry nie byłoby powodzi, że żadne badania takiej tezy nie potwierdzają. Właśnie te kraje, na które często się powołujemy, zaczynają odchodzić od regulacji na rzecz bezpieczeństwa powodziowego polegającego na daniu rzece przestrzeni, odsunięciu się od rzeki, wyłapaniu wody tam, gdzie ona spadnie i nie przerzucaniu wody poniżej. Bezpieczeństwo powodziowe jest dużo bardziej złożonym zagadnieniem, regulacja z pewnością wpłynie na kwestię, np. pracy lodołamaczy, czyli bezpieczeństwa zimowego.

Jeżeli chodzi o pytanie, jakie zadał pan poseł Tchórzewski, dlaczego realizuje się zadania inwestycyjne z kredytów, to nie możemy tego potwierdzić. Wszystkie zadania realizowane są z udziałem środków unijnych, głównie POIiŚ. Realizujemy zadania przeciwpowodziowe z dofinansowaniem 85%, 15% pochodzi z budżetu państwa, czyli wszystkie jazy odrzańskie, zarówno w województwie opolskim, jak i dolnośląskim, odbudowa zabudowy regulacyjnej realizowana przez RZGW we Wrocławiu, cztery śluzy gliwickie, wszystko to jest realizowane w oparciu o środki POIiŚ. Nie ma tam żadnych środków kredytowych. Jedyne inwestycje, które mają w sobie komponent kredytowy, to jest Racibórz i węzeł wrocławski. Tam występuje komponent kredytowy; w węźle wrocławskim jest to ok. 20%. Natomiast Malczyce od pewnego czasu realizowane są ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, czyli również nie ze środków kredytów.

Jeśli chodzi o kwestię dolnej Wisły, bo padały takie pytania, to myślę, że mamy teraz do tego takie podejście, jakiego oczekuje od nas właśnie KE. Tzn. najpierw analizy, przeprowadzenie badań i modeli hydraulicznych, wprowadzenie ich wyników do dokumentów planistycznych w postaci projektów, dokonanie wszelkich ocen oddziaływania inwestycji, zbadanie zgodności z dyrektywami i wtedy dopiero werdykt, czy inwestycja może być realizowana. W chwili obecnej RZGW w Gdańsku kończy model hydrauliczny od Włocławka w dół, czyli cały odcinek poniżej Włocławka będzie wreszcie zamodelowany pod kątem analizy, która odpowie nam na pytanie, co należy zrobić na tym odcinku, aby z naszego punktu widzenia zapewnić bezpieczeństwo zimowe, czyli zdolność poruszania się lodołamaczy. W wyniku analizy wskazane zostaną działania – czy to będzie budowa umownego stopnia poniżej Włocławka, czy odbudowa zabudowy regulacyjnej. W zależności od tego, jakie techniki się przyjmie, to po wynikach modelowania, analizy zgodności skumulowanego oddziaływania, strategicznego oddziaływania na środowisko dopiero będziemy mogli odpowiedzieć na pytanie, jakie inwestycje powinniśmy zrealizować na tym obszarze. Już dzisiaj wprowadziliśmy do dokumentu implementacyjnego, o czym mówiła pani minister, odbudowę zabudowy regulacyjnej, ale szczegółowa odpowiedź będzie w wyniku analizy i modelowania.

Czy Natura 2000 koliduje z inwestycjami? Oczywiście, Natura 2000 naprawdę nam nie pomaga, ale ona nie jest wrogiem, tylko trzeba po prostu starać się realizować działania w obszarach o bardzo zaostrzonych rygorach. To oznacza tylko tyle, że musimy prowadzić analizy strategicznego oddziaływania, uzyskiwać dokumenty, tak jak to robimy, np. w kwestii utrzymania międzywala, gdzie mamy w chwili obecnej końcową fazę opracowań strategicznego oddziaływania i skumulowanego efektu. Tylko takie podejście umożliwi nam działanie w zgodzie z dyrektywami unijnymi i nie wejście w kolizję z organizacjami ekologicznymi, które po prostu kierują zawiadomienia o naruszeniu

dyrektyw. Ten sposób działania rzeczywiście jest wydłużający i utrudniający, ale jeżeli prowadzi się to w sposób prawidłowy, z odpowiednim wyprzedzeniem, to jest możliwe działanie również w ramach obszarów „naturowych". Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. *Ad vocem* zgłosili się panowie posłowie Rzońca, Chmielowski i pani Anna Paluch. Bardzo proszę po kolei, później jeszcze pani. Pan poseł Rzońca pierwszy.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej za umożliwienie mi zadania pytania. Tym bardziej, że mam równoległe posiedzenie. Panie prezesie, bardzo mi się podoba takie podejście, które zaprezentował pan w tej chwili. Natomiast chciałem jeszcze dopytać o taką rzecz. Spośród „wsadowych" inwestycji z programu dorzecza górnej Wisły jest zbiornik Kąty-Myscowa, mam nadzieję. Ta inwestycja ma tzw. czasową derogację. Moje pytanie polega na tym, co w sytuacji, kiedy derogacja ustaje z końcem 2015 r.? Czy będziecie występować o przedłużenie, czy brak derogacji uniemożliwi wykonanie inwestycji? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Pan poseł Chmielowski.

Poseł Piotr Chmielowski (SLD):

Dziękuję, pani przewodnicząca. Też muszę wyrazić swoje olbrzymie zadowolenie wypowiedzią, do której odniósł się mój kolega poseł. Natomiast widzę to troszkę inaczej. Otóż świadczy ona o całkowitym braku kompetencji mówiącego, całkowitym braku wizji czegokolwiek i wręcz powiedziałbym aroganckiej niechęci zrozumienia tego, czym ta osoba się zajmuje. Słyszeliśmy tak: „projekt", „przemyślimy", „zrobimy", już nawet jakiś „model" się pojawił, „będziemy analizować". Proszę państwa, to jest klasyczna nowomowa nierobienia niczego. To wystąpienie jest dowodem na to, że trzeba błyskawicznie zabrać wody śródlądowe spod MŚ, zastanowić się, co zrobić z RZGW i w jaki sposób powołuje się np. poszczególnych dyrektorów. Tzn. robi się konkursy, których się nie rozstrzyga, bo jakżeż w stosunku do kompetentnych kandydatów mają rozstrzygnąć niekompetentni ludzie? To jest, proszę państwa, klasyczny obraz i w tej chwili apel do pani minister. Proszę w rządzie zrobić wszystko, żeby jak najszybciej można było zabrać tę dziedzinę. Bo nie możemy sobie pozwolić na to, żeby ktoś zrobił jakiś projekt niewiadomo za co, po co, dlaczego, bo akurat ma taki kaprys i go wymyślił.

Poza tym, jeżeli chodzi o zarządzanie powodzią, proszę państwa… Różne rzeczy już słyszałem w życiu, ale pojęcie „zarządzania powodzią", które tutaj padło?... To o czym mamy dalej rozmawiać? W jaki sposób mamy zmienić podejście do powodzi? Z prawobrzeżnego na lewobrzeżny, czy jak do tego podejść? Znowu brak koncepcji, brak rozumienia tego, o czym się w ogóle mówi. Dziękuję i przepraszam, ale musiałem to skomentować.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Czuję się absolutnie nieusatysfakcjonowana odpowiedzią na moje pytania. Panie prezesie, nie pytałam, co będzie się działo poniżej Włocławka, pytałam konkretnie o Włocławek. Kiedy on zostanie skończony? Przecież to się wiąże z oczywistym zagrożeniem bezpieczeństwa, inwestycja wlecze się w sposób po prostu nieprzyzwoity. Nie chcę jeszcze raz cytować tych 3% zaawansowania na koniec 2012 r., to jest po prostu kompromitacja administracji publicznej, co się dzieje przy zbiorniku we Włocławku.

Natomiast rozumiem, że rząd musi wykonywać i realizować wdrażane do naszego systemu prawnego dyrektywę powodziową, RDW i wszelkie inne, ale mam nieodparte wrażenie, że cała para idzie w gwizdek, czyli kończy się na budowaniu kolejnych strategii, a ich realizacja odsuwa się *ad Kalendas Graecas* i to jest bardzo przykra konstatacja.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Zgłosiła się jeszcze pani, to jest ostatnia mówczyni w dzisiejszym dniu. Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Pełnomocnik prezydenta miasta Kędzierzyn-Koźle do spraw rewitalizacji portu Koźle i żeglugi na Odrze Gabriela Tomik:

Gabriela Tomik, Kędzierzyn-Koźle, region opolski, pełnomocnik prezydenta miasta ds. rzeki Odry. Z ogromnym szacunkiem wysłuchałam moich przedmówców, cieszę się, że mogę wziąć udział w dzisiejszym wydarzeniu. Proszę państwa, przedstawię oddolny głos społeczności, którą mam obowiązek reprezentować w sprawach, o których przyszło mi dziś rozmawiać. Protokół NIK dotyczy okresu, który zabrał nam chleb. W naszym regionie – mówię o porcie kozielskim i portach na trasie odrzańskiej w kierunku Szczecina – okres ostatnich dekad odebrał nam podmioty gospodarcze, które żyły z Odry.

Spróbuję się odnieść do liczb za chwilę. Natomiast powinnam dać państwu sygnał, że kończy się zaufanie społeczne. Regiony nadodrzańskie, które znały dobrą gospodarkę z wykorzystaniem transportu wodnego, są zaniepokojone jego brakiem na drodze wodnej. Mało tego, odebraliśmy w styczniu sygnał, że zaniechano, a nawet był wniosek o wykreślenie drogi wodnej między Koźlem a Raciborzem z istniejącego rozporządzenia o klasyfikacjach dróg wodnych, co jeszcze bardziej niepokoi. Mówimy w Polsce o strategii rozwoju, natomiast na zachodniej ścianie Polski ubożejemy, następuje odpływ ludzi. W regionie, który reprezentuję, to 10% całej wartości demograficznej rocznie.

Jaki jest pomysł nad Odrą? Rozmawiać z państwem o istniejących portach i możliwościach rozwoju na bazie Odry. Mamy przed sobą do realizacji w szczegółowych narzędziach strategię rozwoju Zachodniej Polski, ale ponieważ rozmawiamy o raporcie NIK, to jeszcze jedno słowo do prezesa KZGW. Ile lat mamy czekać na oddanie do użytku Malczyc? Przedsiębiorcy przemysłu Kędzierzyna-Koźla, regionu opolskiego, jak również przedsiębiorcy z odległych śląskich obszarów chcieliby już wprowadzić na Odrę sztuki ciężkie ponad gabaryty. Niezamknięte Malczyce oznaczają, że ciągle jest wśród armatorów niepokój, czy ładunek dopłynie bezpiecznie do portu w Szczecinie. Usłyszałam dwa lata temu z pana ust odpowiedź, m.in. w obecności obecnych tutaj przedstawicieli, i mówił pan wtedy o 2016 r. Na litość bożą, armatorzy muszą przeżyć, więc wynieśli się z Odry i czekają na żeglowną Odrę. Mamy port z 3 tys. metrów bieżących nabrzeża. Cieszę się, że pasją pani minister jest port morski. Dla mnie pasją jest połączenie śródlądzia z portem morskim, jako wyjściem na świat naszych towarów. Chcę tu przekazać cały potencjał i możliwości drogi odrzańskiej, aby go chronić i pomnażać. Nie może być mowy o modernizacjach do warunków sprzed I wojny światowej. Ktoś ośmielił się powiedzieć w Zachodniopomorskim – do lat sześćdziesiątych. Nie, proszę państwa, śluza Różanka została zmodernizowana z utratą efektu gospodarczego i potencjału, z którym zbudowano ją sto lat temu. Mówię to z przekonaniem po rozmowach ze specjalistami. Byliśmy pytani przez eksperta z KE, czy to prawda, że nie podnieśliśmy klasy śluzy Różanka. Apeluję do państwa o przygotowywanie strategii rozwoju żeglugi śródlądowej. Nie tylko na Odrze, ale na wszystkich szlakach chcielibyśmy zobaczyć tę świeżość. Jeśli jej nie będzie, to zaufanie społeczne naprawdę upadnie. Może na tym poprzestanę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan prezes chciał się jeszcze odnieść, tak? Bo chciałam już zakończyć.

Prezes KZGW Witold Sumisławski:

Dwa zdania. Jeśli chodzi o Włocławek, to rzeczywiście przepraszam, pani poseł, nie odpowiedziałem na tę kwestię. Do końca 2015 r. powinna być zakończona realizacja inwestycji, czyli do końca tej perspektywy. Jeżeli chodzi o pytanie dotyczące Kąt-Myscowa, to mają one dzisiaj derogację, a w *master planie* znajdują się na liście nr 2 z pozytywną oceną. Następny dokument planistyczny to będzie aktualizacja planów gospodarowania wodami i tam projekt zostanie oceniony, wprowadzony i będzie posiadał derogację, czyli będzie mógł być realizowany i kontynuowany. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję państwu bardzo. Informuję, że informacja NIK została przyjęta przez Komisję i bardzo dziękuję. Do widzenia państwu.